



## GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

2023 - Año de la democracia Argentina

### Resolución

#### Número:

**Referencia:** EX-2022-28621809-GDEBA-DEIAOMAMGP – RESO DIA- EMPRESA DE TRANSPORTE POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES (TRANSBA SA) - “CAMBIO DE TRAZA LAT 132 KV VILLA GESELL – GRAL MADARIAGA”

---

**VISTO** el expediente EX-2022-28621809-GDEBA-DEIAOMAMGP, la Ley Nacional Nº 25.675, las Leyes Provinciales Nº 11.723, Nº 15.164 y Nº 15.309, los Decretos Nº 89/22 y Nº 199/22, la Resolución OPDS Nº 492/19, y,

#### CONSIDERANDO:

Que la firma EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSBA S.A.), solicita la Declaración de Impacto Ambiental para el proyecto de obra denominado “CAMBIO DE TRAZA LAT 132 KV VILLA GESELL – GRAL MADARIAGA” a ejecutarse en el partido de General Juan Madariaga de la Provincia de Buenos Aires, a cuyos fines acompaña el proyecto y la documentación requeridos por el artículo 11 de la Ley Nº 11.723;

Que el proyecto consiste en el cambio de un sector de la actual traza de la Línea de Alta Tensión - L.A.A.T. (132 KV) Villa Gesell – General Madariaga (1GDVG1), más precisamente en el tramo ubicado entre los piquetes Nº 14 y 16, emplazados en las cercanías de la zona urbana de la localidad de General Madariaga - Provincia de Buenos Aires. Debido a que un tramo de la aludida Línea de Alta Tensión (entre los piquetes Nº 14 y 16), interfiere con las trayectorias de despegue / aterrizaje de aeronaves en la pista de aterrizaje del Aeródromo de General Madariaga, el cual se encuentra ubicado en un predio frente a la Ruta Provincial Nº 74 y cuenta con una pista de 800 a 1.200 metros que longitud (clave 2 de la Administración Nacional Aviación Civil – ANAC), resulta menester realizar la obra de autos para eliminar situaciones críticas que podrían afectar a la seguridad pública. En concreto la obra comprenderá la adecuación del tramo comprendido entre los piquetes Nº 14 y Nº 20 de la mencionada Línea de Alta Tensión. En esa zona la traza actual continuará hasta el piquete Nº 14 en donde realizará un quiebre hacia el Este, avanzando por una calle actualmente sin nombre aproximadamente unos 550 metros, luego su recorrido virará en sentido Sur, unos 1.300 metros, hasta interceptar nuevamente al trazado original a la altura del actual piquete Nº 20. Para la modificación y adecuación de la traza, se instalaría un total de nueve (9) nuevos postes de H° A°;

Que en orden 3 el profesional firmante se encuentra inscripto en el Registro Único de Profesionales Ambientales RUPAYAR, según Res. 133/21;

Que a orden 10, se presentan la planilla de cómputo y presupuesto de la obra;

Que en órdenes 16, 17 y 21, constan la liquidación de tasas, el boleto y su correspondiente cancelación;

Que en orden 24, la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental informa que se ha realizado procedimiento de participación ciudadana conforme Resolución OPDS N° 557/19, no habiéndose recibido opiniones ni observaciones;

Que por su parte la Dirección de Bosques informa que el área del proyecto no se encuentra afectada al Ordenamiento Territorial de los Bosques Nativos vigente, aprobado por Ley N° 14.888. De igual modo, la Dirección de Áreas Protegidas e informa que no existen en el área donde se propone desarrollar el Proyecto, áreas protegidas declaradas en el marco de la Ley N° 10.907, Paisajes Protegidos y Espacios Verdes de interés Provincial, de acuerdo a lo normado en la Ley 12.704, como asimismo tampoco presenta Sitios RAMSAR (orden 23 archivos embebidos);

Que en base a lo precedentemente expuesto, en orden 23 la Dirección Provincial de Ordenamiento Ambiental del Territorio y Bienes Comunes concluye que no surgen situaciones ambientales bloqueantes y condicionantes en el marco de la Resolución 492/19;

Que en orden 27 la Dirección de Evaluación de Impacto Ambiental de Obras considera que se encuentran dadas las condiciones para otorgar la Declaración de Impacto Ambiental;

Que en órdenes 31 y 32 la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental, manifestó la factibilidad de dar curso favorable al proyecto presentado por la firma EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSBA S.A.), de acuerdo a lo establecido por la Ley N° 11.723, supeditado al estricto cumplimiento de los condicionantes y observaciones establecidos por el Anexo I (IF-2023-03826689-GDEBA-DPEIAMAMGP) de la presente resolución;

Que la Declaración de Impacto Ambiental no supe los permisos, habilitaciones, autorizaciones y demás instrumentos que corresponde emitir a otros órganos de las Administraciones Nacional, Provincial y Municipal necesarios para la ejecución, mantenimiento y operación de la obra proyectada, debiendo obtenerse los mismos con anterioridad al inicio de la obra y/o su operación según corresponda;

Que, asimismo, la Declaración de Impacto Ambiental no exime a su titular y/o a los responsables de la ejecución, mantenimiento y operación de la obra del cumplimiento de la normativa vigente en los tres ámbitos de gobierno (Nacional, Provincial y Municipal);

Que han tomado intervención Asesoría General de Gobierno (orden 46) y Fiscalía de Estado (orden 60);

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por la Ley N° 11.723, los artículos 20 bis de la Ley N° 15.164 -incorporado por la Ley N° 15.309- y 11 de la Ley N° 15.309, el Decreto N° 89/22 y la Resolución OPDS N° 492/19;

Por ello;

**EL SUBSECRETARIO DE CONTROL Y FISCALIZACIÓN AMBIENTAL  
DEL MINISTERIO DE AMBIENTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

**RESUELVE**

**ARTÍCULO 1°.** Declarar Ambientalmente Apto el Proyecto de Obra denominado “CAMBIO DE TRAZA LAT 132 KV VILLA GESELL – GRAL MADARIAGA” a ejecutarse en el partido de General Madariaga de la Provincia de Buenos Aires, presentado por la firma EMPRESA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR DISTRIBUCIÓN TRONCAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES SOCIEDAD ANÓNIMA (TRANSBA S.A.), descripto en el Anexo I (IF-2023-03826689-GDEBA-DPEIAMAMGP) que forma parte integrante de la presente, en el marco de la Ley N° 11.723 y la Resolución OPDS N° 492/19.

**ARTÍCULO 2°.** Dejar establecido que, sin perjuicio de todo otro requerimiento que en el marco de su condición de autoridad de aplicación este Ministerio de Ambiente pudiera exigir, la obra declarada ambientalmente apta en el artículo 1°, queda condicionada al estricto cumplimiento de los requisitos que constan en el Anexo I (IF-2023-03826689-GDEBA-DPEIAMAMGP) a que se hace mención en el artículo anterior.

**ARTÍCULO 3°.** Registrar, comunicar, notificar y dar al SINDMA. Cumplido, archivar.

Digitally signed by COUYOUPETROU Luis Mario  
Date: 2023.05.09 15:00:59 ART  
Location: Provincia de Buenos Aires

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES  
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE  
JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,  
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL,  
serialNumber=CUIT 30715471511  
Date: 2023.05.09 15:01:00 -03'00'

## ANEXO I

El presente analiza el proyecto “**CAMBIO DE TRAZA LAT 132 KV VILLA GESELL – GRAL MADARIAGA**” a ejecutarse en el Partido de General Juan Madariaga de la Provincia de Buenos Aires, presentado por TRANSBA S.A. para las obras descritas en el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental (EslA) presentado ante este Ministerio de Ambiente de Provincia de Buenos Aires, bajo EX-2022-28621809- -GDEBA-DEIAOMAMGP.

### I.- PROYECTO TOTAL DE LA OBRA:

La presente evaluación corresponde al cambio de un sector de la actual traza de la Línea de Alta Tensión - L.A.A.T. (132 KV) Villa Gesell – Gral. Madariaga (1GDVG1), más precisamente en el tramo ubicado entre los piquetes N° 14 y 16, emplazados en las cercanías de la zona urbana de la localidad de Gral. Madariaga - Provincia de Buenos Aires.

Debido a que un tramo de la aludida Línea de Alta Tensión (entre los piquetes N° 14 y 16), interfiere con las trayectorias de despegue / aterrizaje de aeronaves en la pista de aterrizaje del Aeródromo de Gral. Madariaga, el cual se encuentra ubicado en un predio frente a la Ruta Provincial N° 74 y cuenta con una pista de 800 a 1.200 metros que longitud (clave 2 de la Administración Nacional Aviación Civil – ANAC); es menester realizar la obra de autos para eliminar situaciones críticas que podrían afectar a la **seguridad pública**.

La obra consistirá en la adecuación del tramo comprendido entre los piquetes N° 14 y N° 20 de la mencionada Línea de Alta Tensión. En esa zona la traza actual continuará hasta el piquete N° 14 en donde realizará un quiebre hacia el **Este**, avanzando por una calle actualmente sin nombre aproximadamente unos 550 metros, luego su recorrido virará en sentido **Sur**, unos 1.300 metros, hasta interceptar nuevamente al trazado original a la altura del actual piquete N° 20.

Para la modificación y adecuación de la traza, se instalaría un total de nueve (9) nuevos postes de H° A°.

**Ministerio de Ambiente**  
Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

La interacción de la existente Línea de Transmisión de Energía Eléctrica, propiedad de **TRANSBA S.A.**, con el **aeródromo de Gral. Madariaga**, plantea la necesidad de realizar una **Urgente Acción Correctiva** evitando escenarios de **altísimo peligro**, para pilotos de aeronaves de vuelos privados y para actividades de fumigaciones agropecuarias en general, debido a la cercanía del electroducto en cuestión con la pista de aterrizaje.

El Es.I.A. presentado por la Transportista TRANSBA S.A., ha sido elaborado en cumplimiento de la normativa vigente a nivel Nacional y Provincial en general, y en especial considerando el “*Manual de Gestión Ambiental del Sistema de Transporte Eléctrico de Extra Alta Tensión*”, aprobado por Resolución S.E. N° 15/92 y la Resolución ENRE N° 274/15.

Se pone especial énfasis en la determinación de un diagnóstico ambiental de la situación actual, preexistente al desarrollo del Proyecto del cambio de traza, para poder evaluar con el mayor grado de certeza posible la afectación que producirán los cambios a ser introducidos en el área. Teniendo en cuenta que el motivo principal que impulsa la realización de la obra es una mayor seguridad en las trayectorias de vuelo de las aeronaves que utilizan el aeródromo de Gral. Madariaga, con la concreción del nuevo trazado la L.A.A.T., se alejaría lo suficiente de la cabecera de la pista respecto de la actual, utilizando para ello, calles ya cedidas del entorno.

La presente evaluación, comprende el análisis de los efectos sobre el medio ambiente que implique el desarrollo de las obras propuestas por TRANSBA S.A., así como las recomendaciones finales sobre las medidas preventivas y mitigadoras a cumplir por la transportista. Para ello se tuvo en cuenta la presencia de la infraestructura existente en general, y la red vial provincial, municipal y rural en especial, así como el uso sub-rural del entorno, los riesgos asociados, y los impactos y/o molestias a la población y las actividades productivas, a fin de minimizar la afectación al medio.

## DESCRIPCION DEL PROYECTO

### Ubicación

El proyecto en estudio se ubica en las proximidades de la localidad de Gral. Madariaga - Provincia de Buenos Aires, en un sector delimitado por la Ruta Provincial N° 74, el camino de tierra Gral. Madariaga y Juancho Viejo y calles sub-rurales sin abrir.

**Ministerio de Ambiente**  
Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**



## MEMORIA DESCRIPTIVA

Los Trabajos comprenden básicamente:

- 1) La elaboración del Proyecto de Ingeniería en detalle para la construcción de la obra, incluye el dimensionado y cálculo estructural en general, y de fundaciones en especial; de las calles de tierra y otros espacios circulatorios, y la documentación necesaria a efectos de que **TRANSBA S.A.** lleve a cabo las gestiones y presentaciones formales ante **CAMMESA** y demás autoridades de aplicación, vinculadas a la provisión, instalación y puesta en servicio de la nueva traza, los cambios en las condiciones de las servidumbres de electroductos en el área y demás gestiones administrativas en los órganos de control respectivos.
- 2) Determinación de interferencias tanto visibles como ocultas a lo largo del tramo.
- 3) La Construcción de la totalidad de las obras, el desmantelamiento del tramo a sacar de servicio y la ejecución de los Ensayos de Recepción y Puesta en Servicio, necesarios para el correcto funcionamiento de las instalaciones de acuerdo a lo previsto en los procedimientos de **CAMMESA** y por el **ENRE**.
- 4) Colocación de los nuevos piquetes, armado y montaje de los materiales, que en su totalidad serán provistos por el futuro Contratista.
- 5) Provisión y montaje del resto de los materiales necesarios.
- 6) Provisión de mano de obra y equipos.
- 7) Desmantelamiento del tramo a sacar de servicio, recuperación de materiales de rezago para reuso y tratamiento adecuado de desechos.
- 8) Tareas de restauración tanto del tramo sacado de servicio como el de la nueva traza.
- 9) Todas las gestiones ante Organismos Nacionales, Provinciales, Municipales y/o Concesionarios, para obtener las habilitaciones necesarias para la ejecutar la obra.

### Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gov.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

**10)** Todas las gestiones, coordinación, gastos y costos que originen las interrupciones del servicio eléctrico en las líneas de alta, media o baja tensión sobre las que tendrá que trabajar. El Contratista tendrá en cuenta que cualquier pedido de interrupción o inhabilitación deberá ser previamente autorizada por **TRANSBA S.A.** y/o los agentes del sector: **EDEA S.A.** y las **Cooperativas Distribuidoras / Sub-distribuidoras** tales como la **Cooperativa de Electricidad de Gral. Madariaga Ltda. – COEMA Ltda.**, entre otras, según corresponda, en forma expresa (a través de su Inspección de Obra). La Empresa concesionaria del servicio eléctrico cobrará las penalizaciones al COMITENTE, y ésta las descontará a la Contratista, de la primera certificación posterior al pedido de reintegro de la misma.

**11)** Apertura de calles, cortes de alambrados, colocación de tranqueras temporales y trabajos de adecuación y/o modificación de las instalaciones existentes de distintos servicios de terceros que se requieran para materializar la adecuación del tramo aéreo si se diera el caso.

**12)** Ejecutar toda reparación requerida en la vía pública, que surja como consecuencia de las tareas a efectuar, de acuerdo con las Ordenanzas del Municipio, en vigencia.

**13)** Disposición final de los materiales del desmontaje de manera certificada.

El plazo de ejecución total de la obra se **estima en 180 días**.

## JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Los trabajos objeto de la presente Evaluación, forman parte del estudio de un conjunto de Obras destinadas a maximizar la **Seguridad Pública**, producto del riesgo que implica la cercanía de un segmento de la actual Línea de Alta Tensión L.A.A.T. (132 KV) Villa Gesell – Gral. Madariaga respecto, al **aeródromo de Gral. Madariaga**.

Se pone en conocimiento que el Aeródromo de Gral. Madariaga funciona desde hace más de 60 años, y se encuentra ubicado en un predio frente a la Ruta Provincial N° 74, cuenta con una pista de tierra estabilizada, con una longitud de 800 a 1.200 metros (clave 2 de la *Administración Nacional Aviación Civil – ANAC*).

Sus coordenadas ARP son: **37° 02' 19" S** y **57° 08' 11" O**, **Latitud -57,13638889 / Long -37,03861111**, y se encuentra ubicado a aproximadamente +7.00 metros sobre el nivel del mar IGN. Sus usos son fundamentalmente deportivos, vuelos privados en avionetas y para actividades agropecuarias en general y agroquímicas en especial.

La orientación de la pista es **ENE** y por ende las trayectorias de despegue / aterrizaje de aeronaves se encuentran interferidas por un tramo de la Línea de Alta Tensión – L.A.A.T. (132 KV) Villa Gesell – Gral. Madariaga, más precisamente entre los piquetes N° 14 y 16.

Efectivamente por las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil de la Administración Nacional de Aviación Civil – **ANAC – RAAC** - Parte 154 sobre aeródromos, establece es su apartado C 3.14 que debe dejarse una zona libre de obstáculos con una pendiente ascendente de 1,25% desde el extremo de la pista: "(d) El terreno de una zona libre de obstáculos no deberá sobresalir de un plano inclinado con una pendiente ascendente de 1,25%, siendo el límite inferior de este plano una línea horizontal que:

### Ministerio de Ambiente

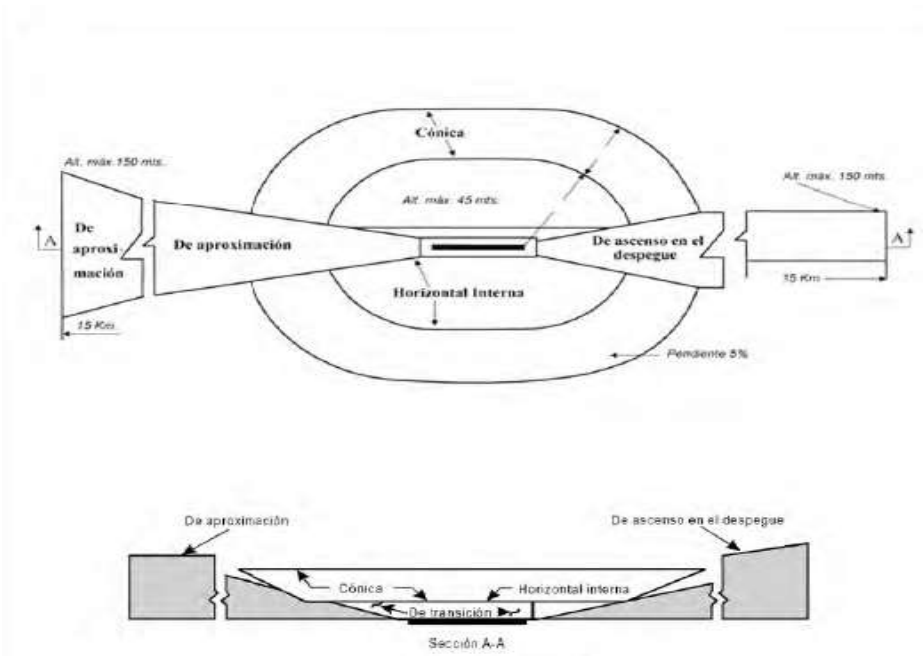
Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

- es perpendicular al plano vertical que contenga el eje de la pista;
- y pasa por un punto situado en el eje de la pista, al final del recorrido de despegue disponible”.



Gráficos de cónicas de vuelo para la determinación de las Superficies Limitadoras de Obstáculos - RAAC - 154 - D 4.4 de la ANAC.

La Administración Nacional de Aviación Civil - ANAC, mediante la nota DAD N° 8309, notificó que “el tramo de línea comprendida por los piquetes 14, 15 y 16 penaliza las Superficies de Despeje de Obstáculos establecidas para el aeródromo...”

El Ente Nacional Regulador de la Electricidad – ENRE aprobó el cambio de traza mediante sus Resoluciones N° 73/2017 y N° 517/2017 bajo el número de orden de inversión 2497.

## SINTESIS

La nueva traza de la Línea de Alta Tensión – L.A.A.T. (132 KV) implica un cambio entre los piquetes N° 14 y 20, mediante:

- La colocación de nueve (9) soportes nuevos, desviando la traza desde el piquete existente N° 20 hasta un nuevo poste en las cercanías del actual piquete N° 14.
- La nueva traza estará emplazada en la prolongación de la calle 26, hasta el límite de separación entre las Chacras 40 y 41 de la Sección Sub Rural de Gral. Madariaga; de modo de alejar los piquetes que interfieren la superficie de

### Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**



despegue, de los actuales 500 a más de 1.000 metros de distancia de la cabecera E de la pista del aeródromo.

- Por la medianera entre ambas chacras hasta la Ruta Provincial N° 74 – aproximadamente Km 26, en el que se colocará un nuevo poste.
- Retiro del tramo de la Línea de Alta Tensión – L.A.A.T. (132 KV) entre los piquetes N° 14 inclusive al N° 19 inclusive.

**En síntesis, la obra proyectada contempla básicamente el desvío de la traza de la Línea de Alta Tensión L.A.A.T. (132 KV) Villa Gesell – Gral. Madariaga entre los piquetes N° 13 y 20, dando un rodeo por la calle 26 y la divisoria entre las chacras sub-rurales 40 y 41, alejando el tramo entre los piquetes N° 14 y 16 de la cabecera de pista del aeródromo de Gral. Madariaga.**

## DESCRIPCIÓN DE LOS PRINCIPALES COMPONENTES DE LA OBRA

A continuación se distinguen algunas características de las actuales instalaciones.

INSTALACIÓN	L.A.A.T. 132 KV Villa Gesell – Gral. Madariaga (1GDVG1)
AREA DE INFLUENCIA	Sistema de Transporte por Distribución Troncal de la Prov. de Bs. As.
CONCESIONARIO	TRANSBA S.A.
TIPO DE L.A.A.T.	<b>Simple terna</b> entre las E.T. Villa Gesell con su C.T. y E.T. Gral. Madariaga.
TRAMO ANALIZADO	Entre Piq. 13 y 20.
LONGITUD APROXIMADA DEL NUEVO TRAMO	Aproximadamente <b>1.700 metros</b> , con 9 nuevos piquetes a colocar.
ESTRUCTURAS	Hormigón armado tipo Monoposte - Biposte o Triposte en caso de retención angular.
CONDUCTOR	Al –Ac: 185/30 – Hilo de guardia Ac 50 mm <sup>2</sup>
DISPOSICIÓN DE LOS CABLES	<b>Triangular</b> no equilátera
VANO RURAL	200 m
TENSION MÁX. DEL CONDUCTOR	17 daN/mm <sup>2</sup>
VIENTO MAX.	130 km/h

### Ministerio de Ambiente

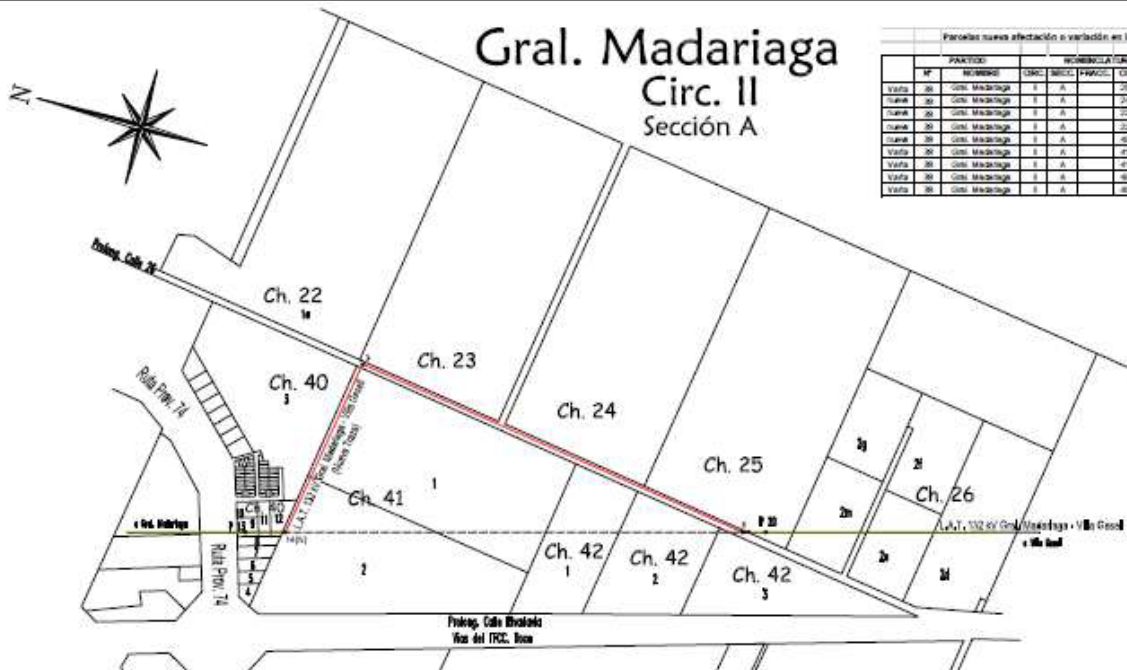
Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

## TRAZADO DEL NUEVO SECTOR A INTERVENIR



En el plano se han volcado: en línea continua, la nueva traza de la L.A.A.T. a construir; en línea punteada, el tramo a retirar; y en línea negra continua, la traza existente a la que empalma el nuevo tramo.

La nueva traza consistirá en piquetes de hormigón premoldeado centrifugado del tipo monoposte o multiposte compuesto en los puntos de quiebre de la catenaria.

El cableado será del tipo aéreo sobre ménsulas de hormigón vibrado, grapería, aislaciones y demás aspectos electromecánicos análogos a los de la línea existente (Simple terna, en configuración Triangular no equilátera).

Se contempla que por la homogeneidad del tipo de suelo – subsuelo, los piquetes estarán fundados sobre bloque de hormigón armado, cuya profundidad de fundación - reacción de la subrasante - cálculo y dimensionamientos quedan a cargo de la contratista de la obra.

No se deberá iniciar ninguna tarea de construcción de instalaciones ni de provisión de materiales componentes, sin antes haberse resuelto y aprobado por parte de TRANSBA S.A., todos los aspectos técnicos concernientes al proyecto y a la Ingeniería de Detalles, que básicamente consiste en el planeamiento, cálculo y realización de los siguientes trabajos:

- Elaboración del Proyecto y de la Ingeniería de Detalles para la construcción de la obra. Este ítem incluye la documentación necesaria a efectos de que TRANSBA S.A. lleve a cabo las gestiones y presentaciones formales ante CMMESA y demás autoridades de aplicación, vinculadas a los cortes del servicio, provisión, instalación, primera

### Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gov.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

energización, puesta en servicio de la L.A.A.T. con su cambio de traza, cambio en las condiciones de las servidumbres de electroducto y cualquier otra tramitación a fin de obtener la "Habilitación Comercial" en tiempo y forma.

- Relevamiento Planialtimétrico a lo largo del tramo con la identificación de todo obstáculo existente en el tramo de la nueva traza de la L.A.A.T. Incluye las gestiones y autorizaciones de la Municipalidad de Gral. Madariaga para trabajos en la vía pública en las calles 22 – 26 y otros sectores de circulación que deban estabilizarse o en donde deban realizarse tareas de replanteo-apertura y consolidado de caminos.
- Ejecución de la Planimetría y la Planialtimetría del nuevo tramo. Esta última considerará los niveles previstos por el Municipio para las cotas altimétricas de calles si fuera el caso.
- Censo de propiedades y propietarios directamente involucrados en las tareas, permiso de ingreso a las mismas, tanto para la realización de las obras correspondientes a la nueva traza como para el desmantelamiento y retiro del tramo de la L.A.A.T. existente a sacar de servicio.
- Instalación del obrador y replanteo de obra.
- Consolidación de caminos y sendas, para la realización de la obra. Esta parte incluye la provisión y colocación de tranqueras temporarias para acceder a los lugares en los que la traza, tanto nueva como existente, que se encuentra en propiedad privada, no sea accesible desde el exterior.
- Construcción de las fundaciones para las nuevas estructuras, montaje de nuevos soportes de la L.A.A.T. (132 KV), colocación de ménsulas en simple terna, provisión y colocación del cableado aéreo del mismo tipo que el existente en el resto de la L.A.A.T.
- Desmontaje del cableado y de las estructuras de la L.A.A.T. a sacar de servicio, entre los piquetes N° 13 y N° 20.
- Tendido del cable de Al-Ac 185/30 mm<sup>2</sup> y colocación de accesorios.
- Tendido cable de Hilo de Guardia de Ac 50 mm<sup>2</sup>.
- Provisión y montaje de las puestas a tierra de todas las estructuras según lo establecido en las Especificaciones Técnicas de TRANSBA S.A.
- Provisión y montaje de la totalidad de la grapería de acero galvanizado del conductor e hilo de guardia, necesaria.
- Provisión de la totalidad de la mano de obra civil y electromecánica, necesaria para la ejecución de todos los trabajos y la puesta en servicio de la instalación, incluidos los ensayos de recepción.
- Provisión de los equipos necesarios para ejecutar todos los trabajos.
- Eventualmente, trabajos de adecuación y/o modificación a ejecutar en las distintas infraestructuras de servicios en las que puedan aparecer interferencias, si se diera el caso, en un todo de acuerdo con los concesionarios de los servicios correspondientes.
- Embalaje de todos los conductores de fases (Al-Ac) e Hilo de guarda (Ac) a retirar en bobinas de madera, y embalaje en cajones de los aisladores y Grapería desmontada para su reuso. Todos estos elementos se rotularán y deberán ser entregados y certificados en la E.T. Gral. Madariaga – Pinamar – Villa Gesell o donde lo indique TRANSBA S.A. de acuerdo con la Inspección de Obra.
- Desmantelamiento del obrador, trabajos de restauración del espacio ocupado por el montaje de la L.A.A.T. a sacar de servicio, limpieza, retiro y disposición de residuos de obra a lo largo del tramo adecuado.

#### **Ministerio de Ambiente**

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

- Certificación de conformidad de todos los propietarios privados afectados por las obras, tanto de los de las propiedades que dejan de prestar servidumbre administrativa de electroducto (S.A.E.), como de los nuevos prestatarios directamente afectados.

Los aspectos técnicos generales se aplican a la totalidad de los equipos y componentes incluyendo las adecuaciones civiles, en aquellos aspectos que sean de aplicación.

### **Descripción de la Traza**

La finalidad que se persigue con éste cambio de traza es alejar el tramo crítico de la L.A.A.T. existente, **comprendido entre los piquetes N° 14 y N° 16**, de uno de los extremos de la cabecera de la pista de aterrizaje del aeródromo de Gral. Madariaga.

Básicamente la nueva traza une los actuales piquetes N° 13 y 20 mediante un rodeo por las calles 26 - 22 y la medianera entre las chacras sub-rurales 40 y 41, alejando la L.A.A.T. de unos de los extremos de la pista del aeródromo de Gral. Madariaga, de los actuales 500 metros, a unos 1.000 metros de distancia, dejando de interferir con la superficie de despegue de las aeronaves que la utilizan, en condición de vuelo visual, tal como ha sido desarrollado *ut supra*.

Se contempla que la mayor parte de las tareas que se desarrollen sobre la actual L.A.A.T., se realicen **sin corte de servicio eléctrico**, por lo que las interrupciones del mismo estarán limitadas, se realizarán sólo para la ejecución de las tareas de montaje y conexión de los nuevos postes ubicados en los piquetes N° 14 y N° 20, en su primera energización, y eventualmente para tareas posteriores si se identificaran problemas. El Oferente / Contratista, responsable de la ejecución de las tareas, deberá solicitar en forma expresa (a través de su Inspección de Obra), cualquier pedido de interrupción o inhabilitación en forma previa a su ejecución, debiendo previamente ser autorizada por TRANSBA S.A./ CAMMESA, según corresponda.

### **Relevamiento Topográfico y Tareas de Agrimensura**

Se deberá realizar el relevamiento topográfico necesario para confeccionar el Proyecto y la Ingeniería de Detalles.

Con respecto a las tareas de agrimensura, se deberán replantear con precisión las trazas de las calles 22 y 26, así como las poligonales externas de las propiedades privadas directamente afectadas tales como las Chacras 41 y 42.

El amojonamiento deberá ser claramente visible y fácilmente identificable no sólo para la Contratista sino también para la inspección de obra.

### **Características Técnicas**

Cruces con Líneas de Media Tensión y de Baja Tensión

En algunos puntos de los tramos de la nueva traza, así como del tramo a dismantelar, se encuentran interferencias del sistema de sub-distribución de energía eléctrica y de conexiones a usuarios del sistema de electrificación rural, las cuales en principio no condicionan ni la traza ni la ejecución de las tareas. Si al momento de realizar la obra surgieran interferencias no previstas; el Contratista deberá resolverlas a entera satisfacción de las Empresas Propietarias o Concesionarias, de TRANSBA S.A., de la

#### **Ministerio de Ambiente**

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

Distribuidora, Cooperativas y particulares. Las soluciones propuestas responderán a las Reglamentaciones y/o Especificaciones técnicas vigentes en general, y las del Organismo de Control Eléctrico de la Provincia de Buenos Aires "OCEBA" en particular, si se diera el caso.

### **Interferencias**

Asimismo se deberán solicitar a la Municipalidad de Gral. Madariaga y otros Organismos con competencia, las interferencias con servicios que existan en la zona y que puedan interferir con las tareas a desarrollar.

En caso de encontrarse interferencias, la Contratista deberá eludir o efectuar el corrimiento de las que se detecten al momento de la ejecución de la obra, en un todo de acuerdo con las prescripciones de la empresa concesionaria y/o propietaria de las mismas. Están incluidas todas las gestiones necesarias para obtener las respectivas autorizaciones y hacerse cargo de los gastos inherentes.

### **Longitud Aproximada de la L.A.A.T. Simple Terna (132 kV)**

La longitud aproximada del nuevo tramo de L.A.A.T. a construir es de aproximadamente **1.700 metros**, con nueve (9) nuevos piquetes a colocar.

### **Tensiones Máximas Admisibles**

La tensión máxima admisible será de 8,00 daN / mm<sup>2</sup>.

### **Disposición de Cables, Zonas y Vanos**

La disposición de los cables será triangular no equilátera en simple terna para zona rural.

### **Señalización**

Además de lo solicitado por TRANSBA S.A., se deberán colocar carteles de aviso con las siguientes consideraciones:

- a) Carteles de "aviso de peligro" a instalar en los postes, responderán a lo establecido en la Resolución 33-04 del ENRE, y a una altura mínima de 2,60 m de la base.
- b) Carteles de "Altura de seguridad 4,50 m para tractores y maquinaria agrícola" se instalarán en los postes ubicados en los cruces con todos los caminos y los accesos a los establecimientos rurales.
- c) La numeración de las estructuras de la L.A.A.T. se llevará a cabo de acuerdo con la Inspección de Obra y a lo prescrito en el Anexo "Señalética de TRANSBA S.A."

### **Poda de Árboles y Limpieza del Electroducto**

El Contratista deberá efectuar la poda o despunte de árboles comprendida dentro de la franja de seguridad para asegurar el cumplimiento de las distancias mínimas en el tramo que corresponda.

En todos los casos, se hará cargo de los trámites y permisos así como también de los costos emergentes.

Para los ejemplares ubicados en propiedad privada, deberá acordar con los particulares afectados la forma en que se realizará la misma y como se entregará y/o retirará la leña

#### **Ministerio de Ambiente**

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

que se origine. También realizará las gestiones ante el Municipio y/o particulares que corresponda, inherentes a los ejemplares que se encuentren en la zona de servidumbre, debiendo respetar las exigencias al respecto.

## **MATERIALES**

Cable Al-Ac: de 185/30 mm<sup>2</sup> de sección nominal. (Embalado sobre bobinas de madera) – Norma IRAM 2187.

Cable Ac : de 50 mm<sup>2</sup> de sección nominal. (Enrollados en bobinas de madera) Norma IRAM 722.

## **PUESTAS A TIERRA**

Se deberán proveer e instalar en el nuevo tramo, las puestas a tierra de las estructuras de la línea, para lo cual se deberán proveer e instalar los materiales necesarios. Este título incluye también, las tareas sobre las estructuras y las conexiones a las nuevas jabalinas a instalar.

Las jabalinas se ajustarán a lo determinado en la Norma IRAM 2309. Todos los materiales a utilizar responderán a lo establecido en las normativas vigentes y en las “especificaciones técnicas generales de TRANSBA S.A.”

## **MORSETERÍA Y HERRAJES**

La grapería y los herrajes a suministrar deberán cumplir con las últimas revisiones de las normas IRAM, NIME, VDE o IEC que sean de aplicación. Serán totalmente cincados por inmersión en caliente y deberán ser aptos para realizar tareas de mantenimiento y reparación de la línea bajo tensión.

## **ACCESORIOS DE SUSPENSIÓN Y RETENCIÓN**

Los accesorios para retener o suspender a los conductores deberán ser aptos para su instalación en concordancia con los aisladores a utilizar.

En las suspensiones, se instalarán preformados de longitud adecuada en los puntos de sujeción de las morsas.

La Inspección prestará especial atención al cumplimiento de los valores de apriete especificados por el fabricante.

## **MANGUITOS DE EMPALME Y REPARACIÓN**

Los manguitos de empalme y reparación a proveer por parte del Contratista serán hexagonales, del tipo a compresión, tanto para el conductor como para el cable de guardia y puesta a tierra.

Los manguitos correspondientes al conductor serán de aluminio. Los destinados al cable de guardia serán de Acero Inoxidable.

En ningún caso los manguitos dañarán ni debilitarán al elemento empalmado, no debiendo producirse deslizamiento ni rotura de dicho elemento con una fuerza inferior al 95 % de la carga de rotura del conductor o del cable de guardia, según corresponda.

### **Ministerio de Ambiente**

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

La conductividad eléctrica y la corriente que cada empalme deberá soportar, no serán menores que las de un tramo de igual longitud, sin unión, de conductor o de cable de guardia, según corresponda.

Estos requisitos se verificarán en los ensayos a realizar a los empalmes.

### **ACCIONES SUSCEPTIBLES DE PRODUCIR IMPACTOS**

Se listan a continuación las acciones del proyecto identificadas como potencialmente importantes para el cambio de un tramo de traza de la línea aérea de Alta Tensión.

#### **Etapa de construcción:**

- Replanteo, apertura de calles, desmonte y nivelación de los sectores a intervenir.
- Afectación de caminos y accesibilidad vehicular durante las obras.
- Uso de máquinas y equipos (tendido de cables, trabajos en altura).
- Tendido de cable conductor e hilo de guardia.
- Actividades del personal en campo.
- Transporte de personal y equipos.
- Restauración de áreas afectadas.

#### **Etapa de Operación:**

- Conducción de energía.
- Mantenimiento de estructuras.
- Mantenimiento de electroducto.
- Cambios en las servidumbres de electroducto.

II. Enumeración de las principales actividades de mayor relevancia y posible incidencia en su entorno, en la Readecuación de la Línea Aérea de Alta Tensión (132 kV): Villa Gesell – Gral. Madariaga (1GDVG1), su posterior Operación y Mantenimiento; e identificación de los potenciales impactos de significancia ambiental asociados, conjuntamente con los planes o procedimientos internos tendientes a prevenir, mitigar, controlar y/o compensar su afectación al medio ambiente (estos últimos, conformados por aquellos propuestos por TRANSBA S.A. sumados a los propuestos por este Organismo de Estado).

Las **Tareas y Obras Generadoras de Impactos Ambientales (TOGIA)** son focalizadas, se circunscriben dentro de *límites preestablecidos* en la zona aledaña al electroducto, y como consecuencia de que la ejecución de trabajos responderá a *metodologías seriadas* desarrolladas en cada piquete, franja de servidumbre y banda de trazado, traerán aparejados consigo impactos **puntuales** y **repetitivos**.

#### **Ministerio de Ambiente**

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

**CONCLUSIÓN:** Los impactos negativos asociados a los montajes de líneas de transmisión de energía eléctrica, se centralizan en la Criticidad de la banda establecida por la selección de sus trazados, pero en este caso, al tratarse de una adecuación de una línea existente, la afectación al actual uso del suelo, la intrusión visual, las agresiones a la avifauna, etc., serían preexistentes, por lo que los impactos se delimitarían casi totalmente a las tareas a realizar y al comportamiento o desempeño del personal actuante, en las etapas de construcción y mantenimiento.

READECUACIÓN LINEA AÉREA DE A. T.

**1) Etapa de construcción:**

ACTIVIDADES "T.O.G.I.A"	IMPACTOS POTENCIALES	MEDIDAS DE PREVENCIÓN, MITIGACIÓN, CONTROL Y/O COMPENSACION
<p><b>Interacción de la obra con la infraestructura existente.</b></p>	<p>Afectación al uso actual del espacio y a la infraestructura existente (aérea o subterránea). Impactos asociados a incorrectos relevamientos de los obstáculos o de las Instalaciones de servicios existentes, que interfieren con las tareas de remodelación del electroducto de Alta Tensión.  <b>Daños a la infraestructura:</b> Rotura de caminos, ductos, instalaciones, bienes de terceros privados / públicos, durante la etapa de construcción.</p>	<p><b>Estudios de campo:</b> Sondeos geotécnicos previos (según los distintos tipos de suelos).  Topografía: Imágenes satelitales, planimetría Gral. Catastral - fotogrametría y planialtimetrías.  Una vez aprobado el Proyecto Ejecutivo: Establecimiento de Coordenadas Geográficas definitivas en función de las características propias de la zona de emplazamiento.  Colocación correcta de las estacas de alineación.</p>
<p><b>Implantación de Obradores temporarios.</b></p>	<p>Afectación temporal en áreas puntuales.  Deterioro innecesario de la masa vegetal, suelo y cuerpos de agua.  Cambio de condiciones sobre aspectos tales como: Higiénico – Sanitarios, Salud y Seguridad (Mayor probabilidad de Infestación de Vectores).  Cuestionamientos Vecinales: Aceptación Social y socio-cultural.  Afectación y/o Molestias al medio Antrópico por nivel de ruidos o por disturbios.  Alteración del hábitat de la fauna autóctona.  Migración de aves.  Incremento en el tránsito vehicular zonal.  Generación de residuos sólidos (RSU), producto de las actividades propias del obrador.  Generación de efluentes líquidos.  Acumulación de residuos que aumentan las probabilidades de contaminación (mala gestión).  Pérdida de Valor Paisajístico / Aspecto Visual: alteración del paisaje barrial.  <u>Impacto Positivo:</u> Demanda de insumos y servicios sobre el comercio local. Creación de Fuentes de trabajo Transitorias.</p>	<p>Aviso de locación (estadía temporal), a la autoridad Policial zonal.  Información a la población zonal respecto a las características de la obra y del tiempo de duración de la misma.  Cumplimiento de normativas de Seguridad e Higiene Laboral.  Utilización de baños Químicos.  Retiro y disposición adecuada (RSU).  Orientar y controlar el comportamiento del personal de obra, en relación con la comunidad:  Prohibición de realizar quemas de cualquier tipo, arrojar materiales o residuos a los cursos de agua.  Evitar reuniones de operarios que generen posibles disturbios.  Minimizar la ocupación de espacios fuera del área de trabajo.  Restauración final de las áreas utilizadas como Obradores temporarios.</p>





<p><b>Movimiento de máquinas pesadas, Grúas, Equipos, Materiales y Personal.</b></p>	<p>Restricción a las condiciones de circulación y sobrecarga de la infraestructura vial.  Afectaciones a la normal circulación peatonal y vehicular en la zona. (Congestión de tránsito).  Posible deterioro al suelo, vegetación y cuerpos de agua en la zona intervenida.  Incremento en los niveles de ruido y generación de material particulado y polvo en suspensión.  Contaminación del aire por emisiones gaseosas no controladas de óxidos de carbono, óxidos de azufre, derivadas del transporte automotor. (Vehículos propios, contratados y subcontratados: Topadora, motoniveladora, retroexcavadoras, tractores, Camiones mixer o mezcladores - volcadores, semi-remolques, cuñeras especiales, Hidrogruas, hoyadoras, etc.).  Ocupación temporaria de banquetas, utilización de espacios verdes para estacionamientos de máquinas y/o equipos móviles.  Incremento de ocurrencias de accidentes a personal de obra o terceros (en tareas de carga y descarga de materiales, etc.)  Probabilidad de contaminación de ductos viales o de los recursos agua y suelo, con potenciales derrames o pérdidas (por roturas en máquinas o equipos), de combustibles y/o lubricantes.  Afectación al medio Antrópico.  Afectación al tránsito vehicular y/o a la actividad industrial/comercial o residencial.  Pérdida temporal del aspecto estético local.</p>	<p>Obediencia del programa de señalización y seguridad vial.  Cumplimiento de las Normas de higiene y seguridad.  Puesta a punto de los motores, funcionamiento correcto de los silenciadores, V.T.V (verificación técnica vehicular) vigente.  Control de emisiones de gases a la atmósfera.  Desvío de tránsito autorizados  Adecuación de los horarios de trabajo.  Control de velocidades de desplazamientos de vehículos y/o máquinas por rutas programadas o itinerarios permitidos.  Estacionamientos autorizados por Permisos Municipales.  Señalización del área afectada.  Seguros de Vehículos, personal y equipamiento transportado.  Control de cargas: alturas y pesos máximos permitidos.  Acortamiento del tiempo de las obras.</p>
<p><b>Distribución definitiva de estructuras soportes y moldes a cada piquete.</b></p>	<p>Idem, ídem anterior</p>	<p>Replanteo y ajuste final del trazado según estaqueado definitivo.  Distribución en los sitios de emplazamiento de cada nuevo piquete.</p>
<p><b>Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Paleontológico.</b></p>	<p>Escasa probabilidad de ocurrencia.  <u>Impacto Positivo:</u>  Descubrimiento o hallazgos de Piezas Arqueológicas, Paleontológicas y/o Históricas.  Escasa probabilidad de ocurrencia.</p>	<p>Cumplimiento de las legislaciones vigentes.  Suspensión inmediata de toda tarea o actividad de excavación.  (Comunicación a las autoridades pertinentes.)</p>



<p><b>Limpieza de la Franja de Servicio.</b></p>	<p>Reducción, Poda de ejemplares, Despeje / Desmalezado. Remoción de tierra y afectación de la cobertura vegetal. Afectación al arbolado urbano. Uso de herbicidas para combatir la maleza. Modificación del primer horizonte del suelo. Generación de residuos de materia vegetal. Aumento de los riesgos de incendios y/o de proliferación de vectores sanitarios, asociados a la gran cantidad de material leñoso acumulado. Afectación a la actividad comercial y/o residencial. Afectación a la normal circulación peatonal y vehicular en zona urbanizada. Afectación a otros servicios. Afectación al uso actual del espacio y a la infraestructura existente. Afectación de la rutina urbana. Impacto paisajístico.  <u>Impacto Positivo:</u> Creación de Fuentes de trabajo Transitorias.</p>	<p>Adiestramiento, capacitación permanente, idoneidad y responsabilidad del personal actuante. Confinar los trabajos a un espacio definido. Programa de reforestación. Manejo del material de poda evitando su acumulación. Plan de sondeos de inspección previo al inicio de la Obra. Conformidad Municipal para la ejecución de tareas en la <b>vía pública</b> (zonas urbanas). Señalizaciones, Balizaje nocturno en áreas urbanas. Normas de higiene y seguridad laboral. Uso obligatorio de elementos de seguridad personal.</p>
--	--	---



<p><b>Construcción de bases y fundaciones.</b> (s/ Estudio de Suelo por cada piquete)</p> <p><b>Construcción de bases y fundaciones.</b> (s/ Estudio de Suelo por cada piquete)</p>	<p>Excavaciones y movimientos de tierra. Afectación del aire por presencia de material particulado en suspensión. Perturbaciones al personal de la Empresa y/o contratistas / sub-contratistas por poluciones. Degradación de la capa edáfica. Potencial alumbramiento de nivel freático. Extracción de suelos potencialmente contaminados. Riesgo de accidentes en la "Vía Pública" de personal de obra o de terceros por: caída a los pozos o excavaciones ante demolición incontrolada, accidentes y/o lesiones durante el traslado o la utilización de moldes y encofrados pre-armados, etc. Contaminación de los recursos suelo y/o agua. Cambios en la estructura del recurso suelo (Propiedades físico-químicas). Superficies afectadas (áreas frágiles) por desplazamientos de máquinas y equipos. Formación de pendientes de taludes y terraplenes por tierra no extraída. Eventuales, roturas de veredas o calzadas. Potencial ruptura de infraestructura de servicios subterráneos existentes en zonas urbanizadas (agua, gas, cloaca, electricidad, etc.). Afectación de la rutina urbana. Invasión temporaria de veredas y/o calzadas.</p>	<p>Delimitación y señalización del área afectada. Se deberá minimizar el movimiento de suelo a lo estrictamente necesario. Excavaciones en forma manual. Utilización de Tapas de Protección para la cobertura de pozo, antes del izado de los soportes. Encajonamientos de tierra para evitar su dispersión. Abatimiento de napas (método "well-point" p/ deprimir el nivel freático). Racionalización en el uso del bombeo. Reutilización de la tierra extraída, retiro del material sobrante. Restricciones: Controles de circulación y velocidad a vehículos, (Camiones Mixer, móviles). Realización de trabajos en horarios diurnos. Utilización de elementos de protección sonora y de vibración para el personal. Cumplimiento de Normas de higiene y seguridad. Sistemas de gestión de seguridad en la vía pública. Limpieza inmediata en zona aledaña a cada piquete. Control de fraguado de las fundaciones. Reparación de veredas: Utilización de materiales similares a los hallados en la <b>Línea de Base</b>.</p>
<p><b>Desmontaje de los actuales conductores.</b> (Fases e Hilo de Guarda)</p>	<p>Ocupación temporaria de móviles sobre las banquinas, utilización de espacios verdes para estacionamientos de máquinas y/o equipos móviles. Riesgo de accidentes del personal de obra o terceros en tareas de desmontaje, carga y descarga de conductores y aisladores retirados. Afectación a la accesibilidad a inmuebles. (Escasa probabilidad de ocurrencia). Afectación a la actividad industrial, comercial o residencial. Afectación de la rutina urbana. Impacto paisajístico.</p>	<p>Horarios de trabajo adecuados a las actividades de la zona. Control de velocidades de desplazamiento de vehículos y/o máquinas, por rutas programadas e itinerarios permitidos. Estacionamientos autorizados por Permisos Municipales. Embalaje de todo el equipamiento desmontado en cajones, mientras que los conductores de fase e Hilo de guardia, los que deberán ser enrollados sobre carretes o bobinas de madera. Traslado de todo lo retirado, al almacén de acuerdo a lo que indique la Inspección de Obra.</p>

<p><b>Desmontaje de las ménsulas de hormigón existentes.</b></p>	<p>Ocupación del terreno producto de las ménsulas retiradas, vínculos de unión, materiales, etc. Obstaculización del escurrimiento superficial natural debido al acopio de materiales. Ocurrencias de potenciales riesgo de accidentes a personal o terceros en tareas afines al desmontaje de las ménsulas existentes.</p>	<p>Personal idóneo y responsable. Capacitación permanente en Seguridad del personal actuante. Limpieza total de materiales de construcción en la zona donde se desmonten las líneas, con la mayor premura posible.</p>
<p><b>Carga, acarreo y descarga de: Postes, ménsulas, bobinas y materiales a piquetes.</b></p>	<p>Interacción con el tránsito vehicular. Ocupación de gran extensión de terreno para el estibado de postes de HºAº, moldes, etc. Obstaculización del escurrimiento superficial natural debido al acopio de materiales. Ocurrencias de potenciales riesgo de accidentes a personal o terceros en tareas de carga y descarga de postes, brazos, ménsulas y/o materiales. Ídem, ídem, en el traslado y/o retiro de moldes. Emisiones sonoras y vibraciones. Perturbaciones a la salud de operarios y fauna avícola por emisión de ruidos molestos. Alejamiento temporal de la fauna terrestre.</p>	<p>Programa de señalización y seguridad vial. Minimizar los Tiempos de Acopio y estibado de postes. Planes de Identificación, almacenado, utilización y distribución de bobinas. Recomponer drenajes, a la condición más cercana a la encontrada en la línea de base. Control de velocidades de desplazamiento de vehículos y/o máquinas. Estacionamientos autorizados por Permisos Municipales. A.R.T. pólizas actualizadas. Cumplimiento de las Normas de higiene y seguridad.</p>
<p><b>Montaje de postes y Armado de estructuras. (Suspensión y Retención).</b> Lingado, izaje de soportes, nivelación, posicionamiento final, empotrado y hormigonado.</p>	<p>Alteración al Medio Perceptual o paisaje por intrusión visual de las nuevas instalaciones. Afectación al medio Antrópico. Daños al arbolado público zonal y cubierta vegetal existente. Riesgos inherentes a Trabajos en altura: Accidentes a personal de obra, contratado y/o terceros en tareas de izado, pivotamiento, posicionamiento, nivelación, coronado - cimentación. Riesgos de desplomes de postes, caída incontrolada. Daños intencionales producto del comportamiento humano: Caza, Tiro al pichón, etc., por nuevos sitios de nidificación de aves en zonas o corredores carentes de árboles.</p>	<p>Despeje de la zona de cada piquete. Intervención de personal apto y calificado. Minimización de las interrupciones de tránsito (evaluar la utilización de media calzada para los trabajos). Equipo de protección personal: ropa, casco, guantes, calzado, gafas, cinturones de seguridad, trepadores, etc. Pólizas de Seguros vida y contratos con ART. Impactos limitados a la zona del piquete y por lo general, referidos exclusivamente a factores de seguridad y limpieza de la franja. Control de fraguado. Educación y respeto ambiental.</p>
<p><b>Montaje y colocación de herrajes, aisladores, protecciones y accesorios para el tendido.</b></p>	<p>Riesgos inherentes a Trabajos en altura. Accidentes al personal de obra, contratado y/o tercero en tareas de montajes y tendidos electromecánicos en la zona aledaña a la L.A.A.T. intervenida. Generación de residuos inertes: Tierra, duelas, cajones de madera, flejes de embalajes, cartones, aisladores deteriorados, etc.</p>	<p>Despeje de la zona intervenida. Personal capacitado y disponibilidad de <b>medios y recursos</b> necesarios para prevenir, contener y remediar eventos no deseados. Pólizas de Seguros de vida vigentes y contratos con A.R.T actualizados.</p>

<p><b>Tendido y enhebrado de cordinas, conductores de fase e hilo de guardia.</b></p>	<p>Riesgo de maltrato a los cables que redunde en la generación de futuras perturbaciones por efecto corona – Radio-interferencia (RI) y ruido audible (RA). Riesgos inherentes a trabajos en altura. Afectación a la normal circulación urbana peatonal, de superficialios y vehicular en la zona, por uso de maquinaria específica: Carretones Porta bobinas - caballetes o devanadoras, equipo tira-cables (equipo puller / frenadoras, cabrestante), y riesgo de accidentes por caídas de roldanas, ranas, trócola, dinamómetros, aparejos, regleta, etc. Riesgo de accidentes que afecten al personal de obra, contratado y/o tercero, en tareas asociadas a los tendidos en la zona de la franja de seguridad.</p>	<p>Precaución de <b>no dañar</b> a los conductores, durante el tendido, ejecución de empalmes, ajuste de la grapería, montaje de los aisladores, herrajes y de accesorios en General. Desarrollo de programas de difusión orientados a la población. Personal debidamente capacitado sobre riesgos inherentes al trabajo. Operaciones en horario diurno. Distribución de bobinas y elementos complementarios de sujeción, tracción y frenado, de acuerdo a planes de tendido diagramado, con antelación. Pólizas – Seguros – A.R.T., vigentes.</p>
<p><b>Flechado, ataduras, retenciones, sistemas amortiguadores.</b></p> <p><b>Flechado, ataduras, retenciones, sistemas amortiguadores.</b></p>	<p>Riesgos inherentes a trabajos en altura. Afectación a la normal circulación peatonal y vehicular en la zona urbanizada. Riesgo de accidentes a personal de obra o terceros en la zona de la franja de seguridad. Afectación a la <u>accesibilidad de bienes inmuebles o alteración de la rutina de sus propietarios.</u> Afectación a la actividad comercial y/o residencial. Generación de residuos inertes.</p>	<p>Flechado: Valores de tensado establecidos por tabla de tendido corregida. Control de flechado final. Delimitación y señalización del área afectada. Personal debidamente capacitado sobre riesgos inherentes al trabajo. Minimización de las interrupciones de tránsito vehicular. Trabajo coordinado manteniendo comunicación entre cuadrillas. Conformidad Municipal para la ejecución de obras en la <b>vía pública.</b> Cumplimiento de Normas de higiene y seguridad (vía Pública). Pólizas - Seguros – A.R.T., vigentes.</p>
<p><b>Ensamblajes y montaje de cruces especiales.</b> (entre los piquetes N° 14 y N° 20).</p>	<p>Riesgos de Accidentes a personal de obra o terceros durante la ejecución de los trabajos propuestos por TRANSBA S.A., para realizar el desvío de la traza de la L.A.A.T: Villa Gesell – Gral. Madariaga, para salvar las alteraciones del electroducto que se producen en el tramo cercano a la cabecera de pisa. Afectación a la normal circulación vehicular en la zona. Molestias temporales a la población zonal. Afectación a la actividad comercial y/o residencial. Interferencias y/o cruces con estructura existente, accidentes geográficos o ejemplares arbóreos.</p>	<p>Notificación a Autoridades y vecinos directamente afectados. Permisos y autorizaciones previamente acordados para ejecutar los cruces especiales. Plan de sondeos previos. Delimitar zona (Señalización de advertencia, uso de carteles, conos reflectivos, balizas luminosas). Coordinación General con Autoridades Municipales. Banderillero indicador de maniobras que advierta el peligro. Minimizar tiempos en ejecución de tareas.</p>

<p><b>Puesta a tierra.</b></p>	<p>Afectación a la Seguridad Operativa: Deterioro de las puestas a Tierras en cada piquete: cable de cobre, jabalinas, uniones, soldaduras, etc.; por sufrir daños involuntarios (Vicios ocultos) o intencionales (Robos y/o Sabotajes). Incorrecto diseño y/o montaje de los electrodos de Puestas a Tierras.</p> <p><u>Impactos Positivos:</u> Disminución del riesgo de futuros accidentes personales. Prevención: aumento de seguridad en el Transporte de Energía Eléctrica.</p>	<p>Estudios de Resistividad del Suelo. Toda estructura de homigón o metálicas, pórticos, vínculos, ménsulas, crucetas y en general cualquier instalación o dispositivo Principal o Accesorio, que no trabajen bajo tensión, deberán quedar vinculados <b>rígidamente</b> a tierra en forma segura. Medición de las resistencias de PaT (ohms). Normas de Higiene y Seguridad.</p>
<p><b>Retiro de accesorios utilizados para el tendido.</b></p>	<p>Riesgos inherentes a Trabajos en altura. Riesgo de accidentes que pueden ocasionar lesiones por inadecuado retiro de los accesorios utilizados en los tendidos (sogas, poleas, roldanas, ranas, eslingas de acero, estrobo-trócola, aparejos, cabrestante, porta-bobinas, etc.)</p>	<p>Personal idóneo y responsable. Capacitación permanente en Seguridad del personal actuante. Una vez terminados los trabajos, se deberán retirar materiales y herramientas, y adecuar las zonas afectadas conforme la <b>topología</b> circundante.</p>
<p><b>Limpieza final.</b></p>	<p>Generación de residuos (Bobinas vacías, carretes, duelas de cierre, cajones, cajas, embalajes, resto de cables, pernos, chavetas, aisladores rotos etc.). Acumulación indebida de materiales varios (conductores, ménsulas, aisladores, estructuras, etc.), producto de desmontar los actuales tramos de línea a retirar. Acumulación de materiales sobrantes no utilizados en las nuevas líneas. Alteraciones menores en suelo y agua. Afectaciones a la normal circulación vehicular en zonas próximas, por falta de retiros. Aumento de Riesgos de accidentes a operarios o terceros por inadecuado desmontaje, almacenamiento y/o retiro de la infraestructura existente. Generación de residuos especiales (R.E.): Contaminación de suelos y/o agua por inadecuado almacenamiento y/o segregación de residuos especiales, vertidos no controlados de las hormigoneras, pérdidas de aceites de móviles, etc. Afectación a la actividad zonal asociada a la inadecuada disposición final de los residuos. Pérdida del aspecto estético local.</p>	<p>Adecuada clasificación, almacenamiento y segregación de residuos según su tipología. Adecuada disposición final de los materiales sobrantes y de los producidos por los desmontajes, restableciendo el lugar a su condición de origen. Utilización de contenedores apropiados para la recolección de desechos, barros, escombros, duelas, flejes y residuos. Prohibición de enterrar o incinerar residuos biodegradables. Almacenamiento de R.E. en bolsas y/o tambores estancos correctamente identificados. Utilización de elementos de protección personal. Restauración y compensación de las zonas afectadas o intervenidas. Reconstrucción del patrón de drenaje natural. Programa de manejo de residuos y disposición final.</p>

<p><b>Suspensión de operaciones por periodos de tiempos prolongados.</b></p>	<p>Situaciones que superen las previsiones medias de estadísticas meteorológicas: Temporales con lluvias intensas, granizo, vientos huracanados, etc., que dificulten las operaciones tanto en etapas de construcción como en las de mantenimiento. Incumplimiento por parte de proveedores o inadecuado plan de provisión de materiales y/o equipamiento. Conflictos económicos entre las partes involucradas por mayores costos asociados.</p>	<p>En caso de ocurrencia de suspensiones de las operaciones se deberá asegurar la <b>estabilidad</b> de la obra en curso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Restablecimiento de niveles de drenajes o escorrentías.</li> <li>➤ Prevención de procesos erosivos o de contaminación.</li> <li>➤ Tapado de pozos.</li> <li>➤ Adopción de medida de seguridad que disminuyan riesgos de accidentes.</li> </ul> <p>Restitución de relieves y favorecimiento en el desarrollo de la vegetación.</p>
--	--	--

## 2) Fase de **MANTENIMIENTO y OPERACIÓN.**

### 2.1. Explotación de la L.A.A.T.

ACTIVIDADES	IMPACTOS POTENCIALES	PLAN DE CONTROL
<p><b>Habilitación de la L.A.A.T. remodelada.</b></p>	<p>Riesgo a la seguridad pública, por la eventual colisión de aeronaves con el actual trazado de la L.A.A.T. Villa Gesell – Gral. Madariaga (1GDVG1). Restricciones permanentes de actividades a lo largo de la franja de servidumbre, que afectan tanto a la circulación terrestre (bajo la línea), como aérea (para evitar accidentes con aviones empleados en actividades agrícolas o deportivas). Colisiones de avifauna con Línea aérea. Impactos visuales permanentes.</p> <p><u>Impactos Positivos:</u> Disminución de riesgo de accidentes. Prevención de potenciales fallas.</p>	<p>Restauración de las condiciones de seguridad pública al corregir una no conformidad, motivada por distancias dieléctricas consideradas peligrosas.</p> <p>Eliminación de actuales riesgos asociados a choques eléctricos.</p> <p>Aplicación de la <b>Ley Prov. Nº 8.398</b>, “Servidumbre Administrativa de Electroductos”), garantizando mantener las distancias mínimas de seguridad exigibles y cumpliendo tanto las <b>Afectaciones</b> y <b>Restricciones</b> a determinadas actividades como así también las <b>Limitaciones</b> al dominio Público y Privado, con el fin de prevenir accidentes a personas y a los bienes de terceros.</p> <p>Asegurar el abastecimiento de energía eléctrica, en condiciones de calidad acorde a los contratos de concesión.</p> <p>Planificación adecuada para un desarrollo ordenado de la infraestructura eléctrica necesaria. Medidas de Fortalecimiento de impactos positivos.</p>

<p><b>Mantenimiento, Supervisión / inspección de instalaciones.</b></p>	<p>Revisión de Puestas a Tierras. Prevenición de ocurrencias de potenciales contingencias. Afectación a la seguridad, salud y calidad de vida de la población ante ocurrencias de contingencias no deseadas por mala supervisión: Perturbaciones por efecto corona, Ruido audible, Interferencias a emisiones Radio y TV, Generación de tensiones inducidas por acoplamiento magnético y electrostático, descargas eléctricas (parciales / disruptivas). Shocks eléctricos, Efluvios, Arcos eléctricos, generación de pulsos electromagnéticos. Posibilidad de efectos sinérgicos, ante presencia de otras instalaciones.</p>	<p>Prevenición de emergencias o incidentes ambientales mediante el estricto cumplimiento del <b>Plan de mantenimiento de las instalaciones.</b> Cumplimiento de normas y Resoluciones vigentes. Correcta elección de la geometría o disposición del electroducto. Personal capacitado y disponibilidad de <b>medios / recursos</b> necesarios para prevenir, contener y remediar eventos no deseados. Monitoreo Operativos Periódicos. <b>Plan Gestión Ambiental (P.G.A).</b></p>
<p><b>Ocupación franja de servidumbre.</b></p>	<p>Improbable grado de certidumbre. Intrusión urbana, dentro de la nueva franja o zona de seguridad. Situación de <b>EXTREMA PELIGROSIDAD.</b></p>	<p>Eliminación de la actual ocupación de la zona de seguridad de la línea.</p>
<p><b>Control de la vegetación franja de servidumbre.</b></p>	<p>Poda indiscriminada, daños a la vegetación existente.</p>	<p><b>Poda planteada en términos de altura y no de desmonte.</b></p>
<p><b>Emisiones sonoras y vibraciones que superen los niveles máximos establecidos en normas vigentes.</b></p>	<p>Perturbaciones a la salud de vecinos a las instalaciones, operarios y fauna avícola por emisión de ruidos molestos. Molestias por niveles altos de vibraciones.</p>	<p>Monitoreo periódico de niveles sonoros, según IRAM 4062. Grupo de Respuesta: Mitigación y Remediación de ruidos y/o vibraciones.</p>

## 2.2. Incidentes y emergencias ambientales (asociadas a la L.A.A.T.)

ACTIVIDADES	IMPACTOS POTENCIALES	PLAN DE CONTROL
<p><b>Fallas en las instalaciones o maniobras que puedan ocasionar corte de suministro eléctrico a gran número de usuarios.</b></p>	<p>Impactos intencionales y/o accidentales: Daños producidos por la población en general, provocando en ambos casos trabajos adicionales de mantenimiento correctivo. Colapsos en Líneas Aéreas de Transmisión de energía eléctrica. Rotura de conductores de fases activas Afectación a otros servicios. Disminución de la calidad de servicio. Riesgo de accidentes de personal de obra o terceros. Afectación a la actividad industrial, comercial y/o residencial.</p>	<p>Coordinación y selectividad en la actuación de las protecciones. Ajustes en el <b>Plan Gestión Ambiental</b>, Plan de Contingencias. Cronograma de acciones correctivas. Remediación. Evaluaciones periódicas al Grupo de Respuesta.</p>



<p><b>Pérdidas de rigidez dieléctrica asociadas al equipamiento.</b></p>	<p>Riesgo de lesiones o muertes para operarios de la distribuidora o terceros, por falla en las aislaciones. Arcos eléctricos, descargas disruptivas. Carencia de indicadores de “<b>Peligro</b>” ante presencia de instalaciones con tensión. Riesgos debidos a daños: Involuntarios (por materiales defectuosos / por deficiente mano de obra) o intencionales (Sabotajes).</p>	<p>Personal debidamente capacitado. Procedimientos adecuados. Utilización obligatoria de elementos de protección personal. Todo equipamiento deberá cumplir con las exigencias establecidas por las Normas Nacionales (IRAM) y/o Internacionales (IEC, VDE, IEEE, ASTM, etc.).</p>
<p><b>Colapso total o parcial de algún Subsistema vinculado al SADI.</b></p>	<p>Faltas operativas que ocasionen interrupciones en el servicio eléctrico. Ocurrencias de potenciales contingencias. Daños involuntarios (Vicios ocultos) o intencionales (Robos y/o Sabotajes). Falta de restitución del servicio por Incomunicación operativa.</p>	<p>Medios de Comunicaciones: Telefonía celular, Onda Portadora, Radio de Emergencia, UHF, Telefonía pública. Personal entrenado. Actuación rápida del equipo de respuesta.</p>
<p><b>Generación de campos eléctricos y magnéticos de baja frecuencia por sobre los parámetros establecidos en normas vigentes.</b></p>	<p>Afectación al medio Antrópico ante ocurrencias de campos eléctricos y magnéticos sobre los parámetros establecidos en normas vigentes. Afectación a la actividad industrial / comercial o residencial. Riesgos asociados a generación de Radiaciones no ionizantes de baja frecuencia.</p>	<p>Realización de estudio de emisión de campos eléctricos y magnéticos de la nueva configuración. <b>Monitoreo de niveles de C.E.M.</b> Verificación de los resultados con los Umbrales Máximos Permitidos. Valores Límites Admisibles, según Resolución S.E. N° 77/98. Plan de contingencias (P.G.A). Protección contra Radiaciones no ionizantes, corrección de la situación presentada y remediación de eventuales daños producidos.</p>
<p><b>Incendios.</b></p>	<p>Posibles lesiones o muertes de operarios y/o terceros. Potencial contaminación de suelo, agua y/o aire. Afectación al patrimonio natural y a la salud de la comunidad, en caso de incendio. Afectación a la flora y fauna zonal. Afectación a otros servicios. Interrupciones abruptas del servicio.</p>	<p>Correcta actuación de las protecciones (<i>despeje de fallas en el menor tiempo posible</i>). Plan de contingencia ante incendios de instalaciones. Programas de entrenamiento del personal. Personal capacitado y disponibilidad de medios y recursos para prevenir y contener eventuales incendios. Inspecciones periódicas del estado de las líneas.</p>

### III.- SE DEBERÁ DAR CUMPLIMIENTO A LOS SIGUIENTES CONDICIONAMIENTOS:

1. **TRANSBA S.A.** deberá dar cumplimiento al Artículo 22 de la Ley General del Ambiente N° 25.675, el que refiere a la **Contratación de un Seguro de Entidad** suficiente, para garantizar el financiamiento de la recomposición del ocasional daño que en su tipo pudiera producir en relación al proyecto, de conformidad con la normativa dictada a tal efecto por la Superintendencia de Seguros de la Nación y el ex

**Ministerio de Ambiente**  
Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación. Se deberá acreditar dicho cumplimiento ante requerimiento de este Organismo de Estado.
2. Para "Modificar" el actual electroducto aéreo, al estar vinculados con el *Sistema de Transporte por Distribución Troncal de la Provincia de Buenos Aires*, el cual se encontraría en **Servicio Comercial** y sujeto a las necesidades del **Despacho de Cargas Centralizado**, regirán obligatoriamente el cumplimiento de las Normas y Procedimientos de la *Compañía Administradora del Mercado Mayorista Eléctrico (CAMMESA)*.
  3. Se deberá garantizar, en toda la longitud del nuevo trazado, la correspondientes franjas de seguridad (Aplicación de la Ley Prov. Nº 8.398, "Servidumbre Administrativa de Electroductos"), que permita mantener las distancias mínimas de seguridad exigibles y el cumplimiento tanto de las **Afectaciones** y **Restricciones** a determinadas actividades, como así también de las **Limitaciones** al dominio **Público** y **Privado**, con el fin de prevenir accidentes que afecten a personas y a bienes de terceros.
  4. Se deberán canalizar ante quien corresponda, todas las solicitudes de los soportes técnicos para la realización de los **sondeos**, **cateos** e **inspecciones**, previas a la etapa de construcción, de manera de identificarlas instalaciones preexistentes a los efectos de evitar daños a dicha infraestructura, debiendo registrar y acotar cada una de las interferencias y obstáculos relevados. Asimismo, se deberán realizar los estudios necesarios vinculados a la accidentología: topografías, planialtimetrías, fotogrametría, imágenes satelitales, etc.
  5. **TRANSBA S.A.** deberá exigir a su contratista la inclusión de las posibles interferencias encontradas en la traza proyectada y, en los casos en los que la situación lo requiera, efectuar el corrimiento de la futura línea, o bien, el de las instalaciones encontradas de acuerdo con las prescripciones de la empresa concesionaria y/o propietaria de la infraestructura pasible de ser afectada por la obra. Deberán quedar incluidas en la etapa ejecutiva del emprendimiento, todas las obras y gestiones necesarias para llevar adelante el proyecto y obtener las correspondientes autorizaciones, previstas o no en el presente, debiendo la empresa hacerse cargo también, de los gastos inherentes a las mismas.
  6. La zona de obra deberá señalizarse obligatoriamente con cartelería, la cual deberá indicar entre otros datos: la identificación de la obra propiedad de **TRANSBA S.A.**, contratista responsable, teléfono de urgencias, tensión de trabajo, advertencia de peligro de electrocución, etc.
  7. **TRANSBA S.A.** deberá GARANTIZAR las medidas de seguridad, mediante los trabajos preliminares, despejando el área en cuestión de las instalaciones bajo tensión, durante la totalidad las tareas emprendidas en el marco de la adecuación de los tramos a replantear.
  8. **TRANSBA S.A.** será responsable de ejercer el Control de la vegetación, debiendo compensar los daños causados a la misma mediante la reposición de los ejemplares dañados o muertos, reforestando con especies de similares características a las encontradas en la línea de base.
  9. Durante la etapa constructiva (tendido y montaje electromecánico), se deberán adoptar las medidas conducentes y preventivas, para minimizar el efecto corona, las perturbaciones radioeléctricas y los riesgos asociados a la Generación de Radiaciones no Ionizantes de baja frecuencia con parámetros superiores a los normados.

**Ministerio de Ambiente**

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

10. **TRANSBA S.A.** deberá contar con la expresa conformidad Municipal en cuanto a los trabajos que se vayan a realizar en la “vía pública”, previo al inicio de los mismos, tanto en la etapa constructiva del proyecto como en su etapa operativa (para tareas de testeo, medición, mantenimiento, etc.). Será condición previa para la ejecución de cualquier obra, que estén resueltas todas las cuestiones relativas a autorizaciones, permisos, licencias, etc., necesarias para cada uno de los trabajos a efectuar.
11. **TRANSBA S.A.** deberá consensuar con las Autoridades correspondientes, los itinerarios y horarios previstos para la circulación y operación de equipamiento pesado en zonas urbanizadas, a efectos de minimizar las perturbaciones ocasionadas por la generación de **Ruidos Molestos al Vecindario** e interrupciones a la **normal circulación vehicular**.
12. Previamente a energizar las nuevas instalaciones, se deberá efectuar un control de las **Puesta a Tierra** (PaT) de todas las Estructuras (tanto nuevas como preexistentes) y, en la etapa operativa de las líneas, se deberán implementar *Controles Periódicos* de dichas PaT.
13. **TRANSBA S.A.**, deberá contar en su organización con un *Área de Protección Ambiental* a cargo de un profesional con incumbencias en la materia, cuya función será la de coordinar todas las actividades específicas del *Plan de Gestión Ambiental (P.G.A)*, como el *monitoreo* de los parámetros ambientales, la supervisión e implementación de las *Medidas de mitigación, el control de Impactos*, el tratamiento y seguimiento de eventos o impactos acaecidos, la elaboración de los *Planes específicos de Contingencias y de Seguridad*, etc.; debiéndose especificar en un plazo no mayor de treinta (30) días a partir de la notificación de la DIA, el profesional responsable seleccionado para llevar adelante tal gestión ambiental del proyecto ejecutivo, tanto en la etapa de construcción, como en las de explotación - mantenimiento y abandono.
14. La totalidad de las nuevas estructuras deberán ser implantadas en ubicaciones tales que coincidan con las líneas divisorias de las parcelas (sobre ejes Medianeros), no debiendo interferir de ningún modo con los accesos a las propiedades, y minimizando la obstaculización de la visión desde puertas y ventanas. La ubicación de las estructuras deberá ser acordada con el Municipio y con los propios vecinos que se vieran afectados.
15. Será responsabilidad de **TRANSBA S.A.** priorizar la protección de la salud de las personas y de los bienes privados de terceros afectados, tomando las precauciones que fueran necesarias, tanto en el desmontaje y retiro de las ménsulas de hormigón y sus conductores, como así también en el montaje y armado de las nuevas estructuras.
16. **TRANSBA S.A.** será responsable del cumplimiento estricto de las exigencias establecidas por la **Resolución de la Secretaría de Energía de la Nación N° 77/98: Límites de Emisión de Campos Eléctricos, Magnéticos y Ruido Audible**. Una vez completado el **Proyecto Ejecutivo**, la empresa Transportista deberá además, contar con la documentación de respaldo (protocolos de ensayos, mediciones, etc.), resultante de todos los Parámetros Ambientales monitoreados, debidamente **firmada** por los agentes responsables. *Sin perjuicio de lo solicitado, este O.P.D.S. se reserva el derecho de Verificar los parámetros que estime correspondan.*
17. **TRANSBA S.A.** deberá gestionar y coordinar con las autoridades de organismos públicos y/o privados, previamente al inicio de las actividades propuestas, su intervención sobre la **infraestructura existente** y las redes de servicio, en la etapa de readecuación de la mencionada Línea Aérea de Alta Tensión.

#### Ministerio de Ambiente

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

18. Cualquier tipo de modificación que se pretenda realizar al presente proyecto (*como de Configuración, Elección de traza, Típica de montajes, etc.*), deberá ser informada por la empresa a este Organismo de Estado, cuyos profesionales evaluarán la relevancia ambiental de las mismas y la procedencia o no de realizar una nueva Declaración de Impacto Ambiental (o de enmendar la ya otorgada).
19. En caso de que las obras no hubiesen comenzado dentro del término de dos (2) años de emitida la Declaración de Impacto Ambiental, **TRANSBA S.A.** deberá actualizar la información técnica vertida en el Estudio de Impacto Ambiental, ya sean cambios en las condiciones de base, nuevas interferencias en el entorno, revaloración de impactos, etc.
20. **TRANSBA S.A.**, deberá implementar una **Estrategia Comunicacional** direccionada al total de la población involucrada y/o afectada por la realización de la Obra, en lo que respecta a la Seguridad Pública y en Materia Ambiental. Tal estrategia comunicacional deberá contemplar todas las acciones que se emprendan en el marco del presente proyecto, a efectos de que la población mencionada disponga de la información necesaria e indispensable para su propia ponderación de eventuales riesgos, promoviendo confiabilidad en cada una de las tareas ejecutadas por la empresa, en base a una total transparencia de gestión, fortalecida a través del diálogo y la posterior confirmación de logros reales, en las distintas etapas del emprendimiento.
21. **TRANSBA S.A.** deberá ajustar su **Plan de Gestión Ambiental** al *proyecto ejecutivo*, en donde además de: los Programas de Prevención de Emergencias, Plan de contingencias (procedimientos - niveles de alerta), Plan de Seguridad e Higiene, Manual de Procedimientos Operativos, Programa de Vigilancia y Plan de Monitoreo Ambiental; deberá incluir las constancias que acrediten la realización de los mismos y de la estrategia comunicacional aludida en el punto anterior.
22. **Concientización General del Personal Involucrado:** La empresa **TRANSBA S.A.** será responsable del cabal conocimiento (capacitación) y del estricto cumplimiento por parte de los empleados de la empresa, contratistas, subcontratistas y de todo el personal involucrado independientemente de su jerarquía u ocupación, de los **Planes de Contingencia y de Gestión Ambiental** que contemplan las prioridades en materia, de higiene, seguridad, protección en los lugares de trabajo y medio ambiente, durante las distintas etapas del proyecto (construcción, operación, mantenimiento y abandono).
23. **TRANSBA S.A.** deberá comunicar en forma fehaciente, a las autoridades de este *Organismo de Estado* y a las del Municipio involucrado, la ocurrencia de **cualquier tipo de contingencia** dentro de las 24 (veinticuatro) horas siguientes a la manifestación del evento, fundamentando las acciones emprendidas para su control, mitigación y corrección, como así también, detallando las medidas adoptadas para evitar la reiteración de la misma.

#### OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES A TENER EN CUENTA DURANTE EL DESARROLLO DEL PROYECTO:

- TRANSBA S.A.** deberá cumplir lo establecido por el régimen legal vigente aplicable al presente proyecto, atendiendo todo requerimiento emanado del "Marco Jurídico" de los niveles Nacional, Provincial y Municipal, constituido por las Constituciones, las Leyes,

**Ministerio de Ambiente**  
Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

los Decretos, las Resoluciones, las Ordenanzas Municipales y, en particular, las Normas, Especificaciones Técnicas y Recomendaciones de carácter General o Particular, de la *Secretaría de Energía de la Nación (S.E.)*, del *Ente Nacional Regulador de la Electricidad (E.N.R.E)*, del *Organismo de Control de Energía Eléctrica de la Provincia de Buenos Aires (O.C.E.B.A.)*, y del *Departamento Epidemiología de la Dirección de Fiscalización Sanitaria (Área de Radio-física)*, dependiente del *Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires*.

- Se deja constancia de que, en el caso en el que las Autoridades Municipales emitan opinión debidamente fundamentada sobre la presente **Declaración de Impacto Ambiental** que involucre la reconsideración de algunos de sus contenidos, este Ministerio de Ambiente de Provincia de Buenos Aires se reserva el derecho de efectuar una nueva evaluación y, de considerarse pertinente, realizar una eventual modificación del mencionado Acto Administrativo.
- En el caso de convocarse a una **Audiencia Pública** en la que se planteen inconformidades, que deriven en cambios al actual proyecto, este O.P.D.S. se reserva el derecho de solicitar nuevos requerimientos y de emitir las reconsideraciones que surjan a causa de tales replanteos.
- Será responsabilidad de **TRANSBA S.A.** implementar todas las medidas necesarias para garantizar la mínima distorsión y adaptabilidad de las operaciones constructivas al **Medio**, evitando la transferencia al mismo de efectos perjudiciales para los componentes biofísicos y socioeconómicos del **Ecosistema**.
- Todos los recursos naturales (tales como agua y áridos) requeridos durante las actividades de construcción, deberán ser adquiridos en sitios habilitados. En caso de ser necesaria la elevación de alguna cota del terreno, el material de relleno deberá ser extraído de una **cantera habilitada**, según el **Decreto 968/97 de la Ley 24585**.
- Se deberán acondicionar adecuadamente las áreas de acopio de material, minimizando al máximo el uso de las mismas, de forma de garantizar la circulación de vehículos y transeúntes, y permitiendo el libre acceso de las personas a sus inmuebles. Una vez terminada la actividad en la zona, se deberá retirar todo el material remanente limpiando adecuadamente dichas áreas.
- En zonas frágiles (susceptibles de sufrir anegamientos), se deberá evitar, en la medida de lo posible, el paso frecuente de maquinaria pesada. De ser conveniente, se deberán adecuar caminos y vías de acceso a efectos de impedir la destrucción de los suelos en el área de la obra, procurando mantener la topografía original y los escurrimientos naturales de las aguas. De resultar beneficioso, dichos caminos podrán ser adecuados para el posterior uso de terceros. Una vez finalizadas las obras, se deberán restaurar a su condición original los caminos que no vayan a ser utilizados para el mantenimiento o por terceros, y los demás sectores afectados, a fin de reducir el impacto negativo a períodos más breves.
- En caso de resultar necesaria la clausura de algún acceso o vía pública para el normal desarrollo de los trabajos, la misma deberá efectuarse en horarios de menor alteración para el desarrollo de las actividades antrópicas de la zona afectada, y en ningún caso estas interrupciones podrán extenderse por más de 2 horas.
- En caso de encontrarse cualquier lugar, yacimiento, objeto o resto de valor arqueológico, paleontológico o histórico durante las obras; se deberá proceder a su rescate a través de los Organismos encargados conforme lo establecido por la Ley Nacional N° 25.743 de "Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico", y por la Ley N°12.665 de "Protección y Conservación de Lugares y Monumentos

#### **Ministerio de Ambiente**

Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**

Históricos”, denunciando dicho descubrimiento, de cuya conservación la empresa será responsable hasta que tome intervención el Organismo competente y se haga cargo de los bienes hallados, pertenecientes al Patrimonio Cultural.

- En la etapa productiva del proyecto, se deberán implementar adecuados procedimientos de mantenimiento, predictivo, preventivo y/o correctivo, según sea el caso, en condiciones de máxima seguridad y con el compromiso de respetar todas las medidas destinadas al resguardo de personas y/o bienes.
- Tanto el equipamiento como los materiales empleados en el montaje de las Líneas y en los futuros mantenimientos de las mismas, deberán cumplir con las exigencias establecidas en las últimas revisiones de las **normas IRAM, NIME, VDE o IEC** que sean de aplicación.
- Se deja constancia de que el Informe Técnico Final ha sido confeccionado tomando como base los datos consignados en la documentación presentada por **TRANSBA S.A.**, la que posee carácter de **Declaración Jurada**, por lo que, comprobada la falsedad u omisión de alguno de los mismos, los firmantes se harán pasibles de las sanciones penales, administrativas y/o civiles que correspondan, siendo los profesionales actuantes solidariamente responsables de los informes técnicos presentados.

**Ministerio de Ambiente**  
Calle 12 y 53 Torre 2, Piso 14  
Buenos Aires, La Plata  
Tel. 429 - 5579  
ambiente.gba.gob.ar

MINISTERIO DE  
AMBIENTE



GOBIERNO DE LA  
PROVINCIA DE  
**BUENOS  
AIRES**



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES  
2023 - Año de la democracia Argentina

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** ANEXO I

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 27 pagina/s.

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES  
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,  
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL, serialNumber=CUIT 30715471511  
Date: 2023.02.01 14:41:29 -03'00'

Digitally signed by GDE BUENOS AIRES  
DN: cn=GDE BUENOS AIRES, c=AR, o=MINISTERIO DE  
JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS BS AS,  
ou=SUBSECRETARIA DE GOBIERNO DIGITAL,  
serialNumber=CUIT 30715471511  
Date: 2023.02.01 14:41:26 -03'00'